



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 241]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 6, 2001/भाद्र 15, 1923

No. 241]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 6, 2001/BHADRA 15, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 सितम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/60/2001-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कलकत्ता डॉक सिस्टम में कुछ पोत/कागों-संबद्ध प्रभारों में छूट प्रदान करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(भामला सं० टीएएमपी/60/2001-सीपीटी)

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30वें दिन को पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने 28 मार्च, 2001 को कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) के दरों के मान के सामान्य सशोधन के लिए एक आदेश पारित किया था, जिसे सशोधित दरों के मान के साथ भारत के राजपत्र में 4 अप्रैल, 2001 को अधिसूचित किया गया था।

21. सीपीटी के दरों के मान (एसओआर) के सामान्य सशोधन से संबंधित आदेश के प्रत्युत्तर में सीपीटी ने कलकत्ता डॉक सिस्टम (सीडीएस) और हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स (एचडीसी) के बीच विशेषकर पोत-संबद्ध प्रभारों में अंतर को दूर करने और उनके योजितकरण/एसओआर में कुछ अन्य प्रभारों/शर्तों की समीक्षा करने के लिए आदेश की समीक्षा करने के वास्ते प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव को प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया है और इस पर अलग से कार्यवाही की जा रही है। सीपीटी को यह परामर्श दिया गया था कि कोई भी 'समीक्षा' केवल रिकार्ड दृष्टव्य त्रुटि के संदर्भ में की जा सकती है और तदनुसार उनके प्रस्ताव पर आगे कार्यवाई करने के लिए उनसे त्रुटियों का उल्लेख करने के लिए कहा गया था।

2.2. तत्पश्चात्, सीपीटी ने एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, जिसमें सीपीटी ने सीडीएस में छह महीने की अवधि अथवा टीएमपी द्वारा सीपीटी की समीक्षा याचिका का निपटान किए जाने तक कुछ कार्गो और पोत-संबद्ध प्रमारों में छूट देकर व्यापार जगत और शिपिंग लाइन्स को दिए जाने के लिए अपेक्षित कुछ तत्काल राहत प्रदान करने का अनुरोध किया था ।

2.3. सीपीटी ने अपने दिनांक 12 जुलाई, 2001 के पत्र द्वारा अनुरोध किया है कि सीडीएस में विभिन्न दरों/प्रमारों में छूट देने संबंधी इसके प्रस्ताव का अनुमोदन, इसकी समीक्षा याचिका पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए जाने वाले आदेश से स्वतंत्र रूप में छह महीने की अवधि के लिए परीक्षण आधार पर किया जाए ।

3 अपने प्रस्ताव में कलकत्ता डॉक सिस्टम के लिए कार्गो एवं पोत-संबद्ध प्रमारों में छूट देने के बारे में सीपीटी ने निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) सशोधित प्रशुल्क ढांचे में सीडीएस में पोत-संबद्ध प्रमारों में तीव्र वृद्धि की गई है, तथापि एचडीसी के संबंध में ऐसी कोई वृद्धि नहीं की गई है । सीडीएस में विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया में की गई वृद्धि का प्रतिशत अलग-अलग आकार के पोतों के लिए 74.80% से 78.92% के बीच है । तटीय पोतों के लिए यह वृद्धि 254% से 303.44% के बीच है । पायलिटिज के लिए भी दरों में इसी प्रकार की वृद्धि की गई है ।
- (ii) विभेदक दरों के लागू होने के परिणामस्वरूप व्यापार जगत और नौवहन क्षेत्रों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, जिनमें सीडीएस के पोत-संबद्ध प्रमारों को एचडीसी के समकक्ष करने का अनुरोध किया गया है, अन्यथा सीडीएस आगे के लिए आकर्षक नहीं रह सकता ।
- (iii) सीडीएस के माध्यम से कार्गो के संचलन के एक अध्ययन से पता चला है कि सीडीएस से कार्गो का विपथन हो रहा है । दूसरी ओर एचडीसी में कंटेनरों और लकड़ी के लट्टों जैसी कुछ वस्तुओं के प्रहस्तन में वृद्धि हो रही है, जबकि यह वस्तुएं मूलतः सीडीएस में आती हैं और इनके लिए सीडीएस में आधारभूत ढांचे का पहले ही निर्माण किया जा चुका है ।
- (iv) चालू वित्तीय वर्ष के पहले तीन महीने के दौरान सीडीएस में प्रहस्तन किया गया कुल कार्गो, पिछले वर्ष की तदनुसूची अवधि के दौरान प्रहस्तन किए गए यातायात से 36% कम है ।
- (v) एचडीसी और सीडीएस दो अलग-अलग पत्तन नहीं हैं, बल्कि सीपीटी के नाम से केवल एक ही पत्तन है, जोकि कलकत्ता से लेकर सैडहैड तक भौगोलिक रूप में बड़े क्षेत्र में फैला हुआ है । सीपीटी ने नदी की आकृति

और इन दो गंतव्य स्थलों पर यातायात से बेहतर प्रहस्तन को ध्यान में रखते हुए सीडीएस और एचडीसी, दोनों के लिए निवेश सब्धी निर्णय किए हैं। कुल टन भार को भी हमेशा एक इकाई माना गया है और इस विशेष शीर्ष के अंतर्गत आय तथा व्यय को एक ही कार्यकलाप माना गया है। समुद्री प्रभारों के अंतर्गत प्रदान की गई सेवाओं का सीडीएस और एचडीसी के बीच कभी भी विभाजन नहीं किया गया है।

- (vi) तत्काल कुछ राहत दी जानी चाहिए, अन्यथा सीडीएस में कार्गो प्रहस्तन में आने वाली और गिरावट को रोकना नहीं जा सकेगा तथा शीघ्र ही ऐसी स्थिति आने वाली है कि जब 10,000 कर्मचारियों और 27,000 पेंशनरों के प्रति भारी वचनबद्धता के बावजूद सीडीएस की पहचान समाप्त हो जाएगी।

4.1. उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर सीपीटी ने सीडीएस में कार्गो और पोत-संबद्ध प्रभारों में छ महीने की अवधि के लिए निम्नलिखित छूट देने का प्रस्ताव किया है :-

क्र.सं.	प्रभारों की किस्म	प्रस्तावित छूट	टिप्पणी
1.	बर्थ किराया		
	(क) विदेशगामी पोत	43%	कुल मिलाकर संशोधन-पूर्व दर को बनाए रखा गया है।
	(ख) तटीय पोत	73%	
2.	पायलिटिज और टावेज		
	(क) विदेशगामी पोत	43%	कुल मिलाकर संशोधन-पूर्व दर को बनाए रखा गया है।
	(ख) तटीय पोत	61%	
3.	कंटेनर प्रहस्तन में मात्रात्मक छूट		
	(क) अलग-अलग आयातक/निर्यातक द्वारा 51-100 टीईयू प्रतिमाह प्रहस्तन करने के लिए	समेकित बॉक्स दर का 5%	छूट को अधिक आकर्षक बनाने के लिए और कुल मिलाकर एचडीसी के समक्ष बनाना। - तदैव -
	(ख) अलग-अलग आयातक/निर्यातक द्वारा 100 टीईयू प्रतिमाह से अधिक प्रहस्तन करने के लिए	समेकित बॉक्स दर का 10%	
4.	लाइसेंसधारक द्वारा डॉक के भीतर लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए निजी उपस्कर का प्रयोग करने के लिए	लागू घाटशुल्क का 30%	पत्तन उपस्कर की आवश्यकता न होने पर छूट का प्रस्ताव
5.	लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए लिफ्टिंग प्रभार	20 टन तक वजन के प्रत्येक लट्ठे पर 100%	संशोधन-पूर्व के प्रभारों को बनाए रखा गया है।
6.	लैंश बाजों के लिए बर्थ किराया	लागू दर का 75%	चूंकि, बर्थ किराया प्रभार एक नया प्रभार है, इसलिए यातायात के विपथन को रोकने के लिए अधिकतम संभव छूट का प्रस्ताव किया गया है।

4.2. उपर्युक्त के अलावा, सीपीटी ने निम्नलिखित मुद्दों पर भी विचार करने के लिए हमसे अनुरोध किया है, जोकि इसकी समीक्षा याचिका में भी शामिल किए गए हैं :-

(i) कंटेनरबंद कार्गो और कंटेनरों के लिए विलंबशुल्क मुक्त अवधि

यह सीडीएस और एचडीसी, दोनों में एकसमान होना चाहिए । इसके अलावा, एचडीसी में कोई निःशुल्क अवधि नहीं है, जबकि सीडीएस में कंटेनरों (केवल बक्से) पर तीन दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की जाती है ।

(iv) पत्तन उपस्कर का प्रयोग करते हुए कार्गो की सुपुर्दगी के लिए विलंबशुल्क मुक्त अवधि में छूट

माल की सुपुर्दगी के समय पत्तन उपस्कर की सेवा का प्रयोग करते हुए गैर-खतरनाक आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि को वर्तमान तीन स्पष्ट कार्गो दिवसों से बढ़ा कर रविवार और अवकाशों सहित सात दिवस कर दिया जाए ।

4.3. सीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दों का भी उल्लेख किया गया है :-

(i) प्रस्तावित छूटों का इसके न्यासी बोर्ड द्वारा 5 जुलाई, 2001 को आयोजित इसकी बैठक में अनुमोदन किया गया है ।

(ii) प्रस्तावित छूटों के कारण आरंभ में राजस्व में गिरावट आ सकती है, जोकि सांकेतिक आय के विरुद्ध होगा, क्योंकि वास्तव में यातायात का विपथन होना है । सांकेतिक हानि और वास्तविक हानि, यदि कोई है, को ऐसी छूट के कारण होने पर उस समय पूरा कर लिया जाएगा, जब प्रभारों में छूट के परिणामस्वरूप सीडीएस में यातायात में वृद्धि होगी ।

5. यह प्रस्ताव सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को टिप्पणियों के लिए प्रचालित किया गया था । प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

(i) एससीआई का मुख्य कार्यकलाप हल्दिया में है, जहां पायलिटिज और टावेज तथा बर्थ किराया में कोई वृद्धि नहीं की गई है । वृद्धि केवल पत्तन देयताओं के घटक में की गई है ।

(ii) पत्तन सीडीएस में न्यासियों द्वारा पहले अनुमोदित स्तर पर पायलिटिज और टावेज तथा बर्थ किराया में कमी चाहता है । इसका अप्रत्यक्ष अर्थ यह है कि सीपीटी सीडीएस में कमी और एचडीसी में वृद्धि चाहता है । हमारे मुख्य कार्यकलाप हल्दिया में मानते हुए हम पत्तन के उपर्युक्त विचार का समर्थन नहीं करते हैं ।

(iii) कार्यकुशल एचडीसी को सीडीएस की अक्षमताओं और ऐतिहासिक देयताओं के कारण हानि उठाने नहीं दी जाएगी ।

(iv) यदि दोनों डीक प्रणालियों में प्रभारों में एकसमानता स्वीकार करने का प्रस्ताव है, तब सीडीएस के लिए भी दोनों पोत-संबद्ध मदों में कोई वृद्धि नहीं की जाएगी ।

कंटेनर शिपिंग लाइन एसोसिएशन (सीएसएलए)

(i) सीपीटी द्वारा प्रस्तावित छूट से सीडीएस को अस्थायी राहत मिलेगी ।

(ii) तथापि ऐसा करने से प्रमुख मुद्दे का समाधान नहीं होगा, जोकि बजट, लागतों और राजस्व के संदर्भ में सीडीएस और एचडीसी को दो स्पष्ट अलग-अलग संस्थाओं के रूप में विभाजित करने से संबंधित है, जिसमें प्रत्येक अपनी व्यवहार्यता और विकास के लिए उत्तरदायी होगा ।

(iii) सीडीएस हुगली नदी के सीमित ड्राफ्ट और खर्चीले आवर्ती निकर्षण तथा जहाजों के बड़े आकार में परिवर्तित होने तथा अधिक दक्ष टनभार के साथ रख-रखाव की अक्षमता के कारण व्यवहार्य नहीं हो सकता ।

- (iv) पिछली सुनवाई के दौरान भारी ऊपरी व्ययों के मुद्दे का समाधान करने की सीपीटी की पुष्टि के बावजूद अधिशेष कर्मचारियों को बनाए रखने और सेवानिवृत्त करने के लिए अभी तक कोई विशेष कार्यक्रम नहीं बनाया गया है तथा इसी कारण से पत्तन महंगा बना रहेगा ।
- (v) केवल इन्हीं कारणों से ही सीडीएस को विकल्प चुनना होगा और अधिक व्यवहार्य एचडीसी से लागत पूरी करनी होगी, क्योंकि कार्गो के लिए एचडीसी का मार्ग सस्ता पड़ेगा ।
- (vi) टीएएमपी रीफर बिजली प्रमारों को कम करने पर भी ध्यान देगा क्योंकि यह प्रमार देश में सबसे ऊंचे हैं।

6.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 6 अगस्त, 2001 को सीपीटी में आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

- (i) प्राधिकरण की अप्रैल, 2001 की अधिसूचना ने आपात स्थिति पैदा कर दी है । तत्काल राहत अपेक्षित है । यातायात का विपथन हो रहा है ।
- (ii) बोर्ड ने प्रशुल्क में कुछ वृद्धि की सिफारिश की थी । इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ है कि प्राधिकरण द्वारा आदेश की गई वृद्धि अनुशंसित की तुलना में अधिक थी ।
- (iii) हमारे वाणिज्यिक निर्णय की अवहेलना की गई है । हमारे बोर्ड के न्यासी अत्यंत नाराज हैं ।
- (iv) किसी स्थान पर दो या तीन डोंक हो सकते हैं, परंतु वे एक पत्तन के अधीन होते हैं । हम अलग-अलग डोंक के बीच प्रतिस्पर्धा की अनुमति नहीं देंगे । यह हमारा निगम संबंधी सिद्धांत है ।
- (v) आदेश में अनेक विसंगतियां हैं । सीडीएस में एक छोटे पोत को बड़े पोत की तुलना में अधिक भुगतान करना पड़ता है ।
- (vi) लाइटरेंज प्रचालन संबंधी संशोधित दर बढ़ा कर 50,482 अमरीकी डॉलर कर दी गई है । इतना भुगतान कौन करेगा?
- (vii) विपथन केवल सीडीएस से एचडीसी की ओर ही नहीं बल्कि वास्तव में अन्य पत्तनों की ओर भी हो रहा है । यह अत्यंत चिंता का मामला है ।
- (viii) प्रशुल्क निर्धारण केवल आर्थिक कार्रवाई नहीं हो सकती । यह गंभीरतापूर्वक वाणिज्यिक विचार पर आधारित होनी चाहिए ।
- (ix) इससे गंभीर श्रमिक असंतोष पैदा होगा । टीएएमपी के आदेश ने यह असंतोष पैदा किया है । इसलिए, टीएएमपी को तत्काल राहत देनी चाहिए । सभी महापत्तनों में भी सहानुभूति के कारण असंतोष पैदा होगा । यह सब टीएएमपी के आदेश के कारण है ।
- (x) बचत करने के लिए एचडीसी की दरें बढ़ानी होंगी । परंतु, न्यासी इसे स्वीकार नहीं कर रहे हैं । वे निगम सिद्धांत और एकसमान दरों की नीति पर जोर दे रहे हैं ।
- (xi) टीएएमपी कार्यालय द्वारा प्रेषित मसौदा आदेश के फरवरी, 2001 के पत्र से हमें पूरा विवेकाधिकार नहीं मिलता है । हमें स्पष्ट सूचित किया गया था कि कार्गो-संबद्ध कोई वृद्धि नहीं हो सकती, परंतु सीडीएस के पोत-संबद्ध प्रमारों में 100% वृद्धि हो सकती है । हमें यह भी बताया गया था कि परस्पर आर्थिक सहायता नहीं होगी ।
- (xii) इस पृष्ठभूमि में हमने तीन महीने की अवधि में प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमत्य दरों में वृद्धि को स्वीकार कर लिया था ।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

- (i) हमें पत्तन की अक्षमता के कारण सीडीएस में उच्च दरों का भुगतान करना होता है। हम उसके लिए भुगतान क्यों करें ?
- (ii) टीएमपी के आदेश के कारण सीडीएस से यातायात हट गया है। टीएमपी एक पत्तन के भीतर ही प्रशुल्क विभाजन नहीं करेगा।
- (iii) हम छूट संबंधी सीपीटी के प्रस्ताव का पूर्ण समर्थन करते हैं।
- (iv) परस्पर आर्थिक सहायता को बंद नहीं किया जाएगा।
- (v) छूट/रियायतें प्रदान की जाएं। परंतु, आगे कार्रवाई की जाए और टीएमपी के आदेश की समीक्षा की जाए।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) हम छूट/रियायतों का प्रस्ताव करने के लिए सीपीटी को ब्याई देते हैं।
- (ii) सीडीएस और एचडीसी को दो अलग-अलग संस्थाओं के रूप में निर्धारित किया जाए।
- (iii) अधिक कर्मचारियों को कम करने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाए गए हैं।
- (iv) टीएमपी को रीफर बिजली दर को भी कम करना चाहिए।

एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंटररेस्ट्स इन कलकत्ता (एएसआईसी)

- (i) कृपया समीक्षा मामले में हमारी टिप्पणियों वाले हमारे पत्र (दिनांक 3 जुलाई, 2001) का अवलोकन करें।
- (ii) हम टीएमपी के अप्रैल, 2001 के आदेश द्वारा उत्पन्न कठिनाइयों के बारे में सीपीटी और अन्य प्रयोक्ताओं से सहमत हैं।
- (iii) अधिकतम प्रसार मूल सेवाओं पर पड़ा है। प्रति टीईयू पर लागत 30 अमरीकी डॉलर बढ़ गई है।
- (iv) सीडीएस में पायलिटिज के लिए अधिक प्रसार वसूल करने का कोई तर्क नहीं है। इससे विसंगतियां उत्पन्न होंगी। छोटे पोतों को अधिक भुगतान करना पड़ेगा।
- (v) विलंबशुल्क संबंधी ब्योरे सीडीएस और एचडीसी के मामले में एकसमान होने चाहिए।
- (vi) सीपीटी के अधीन दोनों डॉक के लिए भागीदारी की समान शर्तें होनी चाहिए। डॉक को चुनने का काम प्रयोक्ताओं पर छोड़ दिया जाना चाहिए। जो कार्यकुशल होगा, वही यातायात आकर्षित कर सकेगा।
- (vii) यदि दरों में वृद्धि होती है तो यह सीडीएस और एचडीसी, दोनों के लिए एकसमान होनी चाहिए।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) हम सीडीएस और एचडीसी में समान दरों के लिए सीपीटी के प्रस्ताव का पूर्ण समर्थन करते हैं।
- (ii) हम रियायतों के लिए अन्य प्रस्तावों का भी समर्थन करते हैं।
- (iii) दरों में ही समानता नहीं होगी। सीपीटी को सीडीएस में क्षमता में वृद्धि सुनिश्चित करनी चाहिए।

इजीनियरिंग निर्यात संवर्धन परिषद (ईईपीसी)

- (i) हम रियायत के लिए सीपीटी के प्रस्ताव से सहमत हैं।
- (ii) परंतु, कंटेनरों के लिए स्लैब को छोटे निर्यातकों को लाभ पहुंचाने के लिए परिवर्तित किया जाना चाहिए।
- (iii) अगर सीपीटी लाइनों को छूट देता है तो उन्हें उसे पोतवणिकों को देना चाहिए। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इसे सुनिश्चित करना चाहिए।

बंगाल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

हमारे पास इन प्रस्तावों पर विचार करने के लिए समय नहीं था। हम एक सप्ताह के भीतर लिखित टिप्पणियां भेजेंगे।

मास्टर्स जहाजी कुली संघ (एमएसए)

लगाए गए सीपीवाई कन्टेनर प्रहस्तन प्रमार और गैर-सीपीवाई के बीच विभेदक का कोई तर्क नहीं है। सीपीटी को सीडीएस और एचडीसी की तुलना करने के पूर्व उसे युक्तिसंगत बनाना चाहिए।

6.2. संयुक्त सुनवाई में सीपीटी ने सीडीएस में प्रशुल्क में छूट देने के लिए अपने अनुरोध का औचित्य देते हुए लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया है।

6.3. एसआईसी ने भी संयुक्त सुनवाई के समय लिखित अनुरोध किया है, जो उसके दिनांक 3 जुलाई, 2001 के पूर्व पत्र की प्रतिलिपि है। एसआईसी द्वारा अपने लिखित अनुरोध में निम्नलिखित वर्णन किया गया है :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश का परिणाम सीडीएस से एचडीसी में कन्टेनरयुक्त और सामान्य कार्गो का क्रमशः 35 प्रतिशत और 40 प्रतिशत विपथन हुआ है।
- (ii) हमने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से सीडीएस की दरों को एचडीसी के समरूप लाने के लिए दिनांक 4 अप्रैल, 2001 के आदेश के निलम्बन के लिए तत्काल आदेश जारी करने के विचारार्थ अनुरोध किया है। इस बीच, सीपीटी को सीडीएस की दरों में छूट देने/कटौती करने की अनुमति देने के लिए प्राधिकृत किया जा सकता है।
- (iii) पत्तन देयताओं में कमी पर विचार करें, जिसे सीडीएस और एचडीसी दोनों के लिए 100% से लेकर 55% से भी अधिक तक अत्यधिक बढ़ाया गया है।
- (iv) 'लैश' नौकाओं को किसी भी बेड़ा प्रमार के भुगतान से छूट दी जाए, जो अभी व्यवहार में है।
- (v) विलम्ब शुल्क निःशुल्क अवधि और प्रहस्तन किए गए कन्टेनरों पर मात्रा छूट तथा 5 टन से अधिक के लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए उत्थापन प्रमार जैसे दो गोदी प्रणाली के बीच अन्य भिन्नताएं हैं, जिसे सुधारने की अनुमति दी जाएगी।

7.1 संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं को लिखित अनुरोध, अगर कोई हो, दाखिल करने के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था। संयुक्त सुनवाई के बाद निम्नलिखित संगठनों से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं, जैसा नीचे सार दिया गया है:-

कलकत्ता कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचए)

- (i) हम अपना विचार दोहराते हैं कि सीडीएस और एचडीसी को दो भिन्न प्रणालियां नहीं माना जाएगा।
- (ii) चूंकि, सीपीटी एक भरण पत्तन है, इसलिए हमारे पास पत्तन से परेषण के निपटान के लिए बहुत कम समय होता है। हम न केवल सात दिनों बल्कि दस दिनों के लिए भी निःशुल्क विलम्ब शुल्क प्रमारों में वृद्धि करने के प्रस्ताव का दृढ़तापूर्व समर्थन करते हैं।
- (iii) प्रदान की जाने वाली छूट पोतस्वामियों/एजेंटों के लिए हैं। हमें संदेह है कि क्या दी गई छूट पत्तन के वास्तविक प्रयोक्ता को मिलती है या नहीं। प्रदान की गई छूट पोतवणिकों को दी जानी चाहिए।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

- (i) हम कार्गो और पोत-संबद्ध प्रमारों में छूट की अनुमति देने और सीडीएस में विलम्बशुल्क अवधि बढ़ाने के लिए सीपीटी के प्रस्ताव का पूर्ण समर्थन करते हैं।
- (ii) प्रस्तावित छूट से प्रारंभ में राजस्व में गिरावट हो सकती है। तथापि, इस हानि को पूरा कर लिया जाएगा, क्योंकि प्रमारों में छूट प्राप्त करने के लिए सीडीएस से होकर कंटेनरों सहित अधिक कार्गो गुजरेगा।

बंगाल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

- (i) चूंकि, एचडीसी और सीडीएस दोनों सीपीटी का भाग है, इसलिए पिछले तीन महीनों के दौरान दरों के मान में भिन्नता का सीडीएस में यातायात प्रहस्तन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था, जिसके परिणामस्वरूप सीडीएस को कम राजस्व प्राप्त हुआ ।
- (ii) दोनों गोदी प्रणालियों के लिए समान दरें रखने से गोदी का ध्यान करना प्रयोक्ताओं की पसंद होगी । यह विकल्प प्रयोक्ताओं पर छोड़ दिया जाना चाहिए और यह पत्तन का विशेषाधिकार नहीं होगा ।
- (iii) क्षमता, बेहतर ड्राफ्ट, नई अवसंरचनात्मक और प्रयोक्ता अनुकूल वातावरण के लिए अगर दरों में समानता भी दे दी जाती है, फिर भी एचडीसी, सीडीएस पर भारी पड़ेगा ।
- (iv) पेंशनभोगियों और मौजूदा कर्मचारियों तथा सीपीटी के साथ डीएलबी के प्रस्तावित विलय के कारण अतिरिक्त ऊपरि खर्चों से ऊपरिष्ठ में वृद्धि होती जा रही है, जो लाभ कमाने के लिए सीडीएस हेतु मुख्य बाधा होगा जब तक उसे उचित रूप से आर्थिक-सहायता नहीं दी जाए ।
- (v) हल्दिया मविष्य का पत्तन है और इसलिए इसे सीडीएस से अलग करके लाभ होगा, जो उसे बहुत कम ऐतिहासिक बकाए को हिसाब में लेते हुए एक स्वतंत्र लाभ केंद्र के रूप में चलने देगा ।
- (vi) कार्गो की बुलाई के मामले में व्यर्थ प्रतिस्पर्धा से बचने के लिए एचडीसी और सीडीएस दोनों को योग्य बनाने हेतु एक समान अवसर सृजित किया जाएगा । यह पत्तन प्रयोक्ताओं को यह चुनने की भी अनुमति देगा कि वे किस पत्तन का प्रयोग करेंगे, क्योंकि दोनों पत्तनों की प्रचालनात्मक लागत लगभग समान ही होगी ।
- (vii) समान अवसर सृजित करते समय एचडीसी के लिए दरों का मान नहीं बढ़ाया जाएगा ।

इंजीनियरिंग निर्यात संवर्धन परिषद (ईईपीसी)

- (i) कन्टेनर प्रहस्तन में मात्रा संबंधी छूट की संरचना निम्न आधार पर होगी :-

25 से 50 कन्टेनर
 51 से 100 कन्टेनर
 101 से 150 कन्टेनर
 151 से 200 कन्टेनर
 201 और उससे अधिक

अगर सीपीटी उपरोक्त पैटर्न पर छूट की संरचना लागू करता है तो लघु और मध्यम स्तर के निर्यातक छूट का लाभ प्राप्त करेंगे । पूर्वी क्षेत्र में बड़े निर्यातकों की अपेक्षा लघु और मध्यम निर्यातक अधिक हैं ।

- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह शर्त रखेगा कि सीपीटी नौवहन कंपनियों/मरण प्रघालकों को चाहे जो भी लाभ दे, वह आगे निर्यातकों/पत्तन प्रयोक्ताओं को दिया जाएगा ।

7.2 सीपीटी ने उपरोक्त संक्षिप्त टिप्पणियों पर और टिप्पणियां भेजी हैं । सीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) एचडीसी और सीडीएस को भिन्न संगठन के रूप में नहीं माना जाना चाहिए ।
- (ii) सीपीटी के उपस्कर की सेवा की अपेक्षा करने वाले गैर-खतरनाक आयात परेषण को उतराई की तारीख के बाद 3 स्पष्ट कार्यदिवसों की बजाय 7 दिनों की विलम्बशुल्क निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाए ।
- (iii) सीपीटी, सीसीएचए के इस प्रस्ताव से सहमत है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को यह देखना और नियम बनाना चाहिए कि दी गई छूट प्रयोक्ताओं को प्राप्त होनी चाहिए ।

- (iv) व्यापार जगत और नौवहन क्षेत्र को कुछ तत्काल राहत दिए जाने की अपेक्षा है ।
- (v) दोनों गोदी प्रणालियों के लिए न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित गोदी किराया, पायलिटिज और कर्षण की दर अनुमोदित की जाए और अगर किसी कारणवश यह नहीं किया जा सकता तो सीडीएस के लिए दरों को एचडीसी की दरों के समान बनाया जाना चाहिए ।
- (vi) सीपीटी, ईआईएसए के प्रस्ताव (क) कन्टेनर प्रहस्तन में मात्रा संबंधी छूट, (ख) गोदी के भीतर लाइसेंसधारियों द्वारा लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए निजी उपस्कर के प्रयोग के लिए छूट और (ग) 20 एमटी तक के वजन वाले लकड़ी के लट्ठों के लिए उत्थापन प्रभार पर 100 प्रतिशत की छूट से सहमत है ।
- (vii) लैश नौकाओं के लिए गोदी किराए पर 75% छूट के लिए ईआईएसए के प्रस्ताव के संदर्भ में सीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि नौकाओं के अकार्य अवधि के दौरान और बेड़े पर खड़े रहने की दशा में किसी न्यूनतम सीमा के बिना प्रति पाली प्रति जीआरटी 1 सेंट की दर पर बेड़ा प्रभार लगाया जाए ।
- (viii) बड़े पोतों के प्रहस्तन की आवश्यकता की पूर्ति के लिए सीपीटी द्वारा एचडीसी सृजित किया गया है । सीडीएस आईडब्ल्यूटी यातायात पर अधिक बल के साथ एक भरण पत्तन के रूप में व्यवहार्य रह सकता है ।
- (ix) पारम्परिक रूप से, सीडीएस और एचडीसी में विभिन्न कारकों के आधार पर भिन्न कार्गो होते हैं । सीपीटी, सीडीएस और एचडीसी के लिए समान आधार चाहता है, जहाँ पत्तन प्रयोक्ता किसी भी गोदी प्रणाली से होकर अपने कार्गो को ले जाने के लिए स्वतंत्र होंगे ।
- (x) सीडीसी में रीफर बिजली प्रभारों की कमी के लिए सीएसएलए के प्रस्ताव के संदर्भ में सीपीटी ने कहा है कि पहले इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ था । मामले की आगे जांच करने पर उसकी टिप्पणियाँ उसकी समीक्षा याधिका के साथ विचार करने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अग्रोषित की जाएंगी ।
- (xi) सीपीटी द्वारा एचडीसी का सृजन सीडीएस की अपेक्षा अधिक सक्षम होने के लिए किया गया है । छूट के लिए इसके प्रस्ताव में सीडीएस की दरों पर ही छूट का उल्लेख किया गया है ।

8. सीपीटी ने पहले सूचित किया है कि वह अपनी समीक्षा याधिका के लिए कुछ अतिरिक्त सूचनाएं (संभवतः, नुटियो को दर्शाने वाला ब्योरा रिकार्ड के अनुसार सही हैं) प्रदान करने की इच्छा रखता है और उसे ऐसा करने में कुछ और समय लगेगा । इसलिए, समीक्षा याधिका अतिरिक्त सूचनाओं की प्राप्ति के बाद सुनवाई के लिए लिया जाए । सीपीटी ने प्राधिकरण से सीडीएस में कार्गो और पोत-संबद्ध प्रभारों में छूट देने की अनुमति के अपने प्रस्ताव पर तत्काल निर्णय करने का अनुरोध किया है ।

9. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति सामने आती है :-

- (i) तात्कालिक प्रस्ताव मुख्यतः कलकत्ता गोदी प्रणाली (सीडीएस) में मार्च, 2001 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित गोदी किराए और पायलिटिज प्रभारों में छूट की अनुमति देने के लिए है, ताकि इन दरों को संशोधन-पूर्व स्तर पर बनाए रखा जा सके और जिससे हल्दिया डौक काम्प्लेक्स (एचडीसी) में निर्धारित समान सेवाओं के लिए दरों के साथ समानता को बनाए रखा जा सके ।

जब सीपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन पर पहले इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था तब सीडीएस में पोत-संबद्ध कार्यकलापों से संबंधित लागत विवरण में अत्यधिक घाटा देखा गया था । श्रुति, इन कार्यकलापों में केवल थोड़ी वृद्धि की अनुमति देने के लिए सीपीटी के प्रस्ताव को सही दिशा में नहीं देखा जा सकता, इसलिए इस प्राधिकरण ने प्रस्ताव में दिए गए से अधिक ऊँचे दर पर इन दरों को संशोधित करने का निर्णय लिया । फिर भी ऐसा करते हुए, यह माना गया था कि पत्तन और गोदी सुविधाओं के अधीन इन उप-कार्यकलापों के लिए दरें एक बार में ही घाटे के स्तर को पूरा करने के लिए बढ़ाई नहीं जा सकती, क्योंकि इससे प्रयोक्ताओं पर अचानक भारी बोझ पड़ेगा ।

- (ii) सीडीएस में पोत-संबद्ध प्रमारों के संशोधन का निर्णय करते समय इस प्राधिकरण द्वारा किए गए कुछ मुख्य विचार नीचे दिए गए हैं :-
- (क) विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता को पूर्णतः समाप्त करना संभव नहीं है । इस मुद्दे पर अंतिम विचार लंबित रखते हुए, परस्पर आर्थिक-सहायता की सीमा को मौजूदा स्तर पर रखने का निर्णय किया जाता है । एचडीसी से सीडीएस को परस्पर आर्थिक-सहायता सीडीएस की गंभीर वित्तीय स्थिति के दृष्टिगत सीमित सीमा तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।
- (ख) सरकार द्वारा नए विभाजन फार्मूले का अनुमोदन होने तक सीपीटी द्वारा अपनाए गए सीडीएस और एचडीसी के बीच साझे व्यय के विभाजन को मौजूदा पैटर्न पर लागत विश्लेषण में स्वीकार किया गया है ।
- (ग) यह माना जाता है कि प्रतिपूर्ति के सिद्धांत को छोड़ते हुए और पत्तन की उचित वित्तीय स्थिति का त्याग करते हुए सेवाएं प्रदान करने की लागत पर ध्यान दिए बिना प्रशुल्क निर्धारित करना तर्कसंगत नहीं होगा । यद्यपि, यह इस प्राधिकरण द्वारा अन्यत्र अपनाया गया सिद्धांत है, फिर भी सीडीएस के मामले में प्रशुल्क में वृद्धि की अनुमति लगाई गई पूंजी पर किसी आय के प्रावधान के बिना दी गई है । इसे लागत विश्लेषण द्वारा आवश्यक हुई प्रशुल्क की तीव्र वृद्धि के प्रहार को कम करने और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिए कि पत्तन कम से कम अपना प्रचालन व्यय वसूल करता है, के लिए किया गया है ।
- (घ) सीपीटी के मामले में सामने आई स्थिति पूर्व में प्रशुल्क निर्धारण पर दिए गए हठधर्मीपूर्वक ध्यान दिए जाने का परिणाम है । एक बार में ही पूर्ण योजितकीकरण व्यवहार्य नहीं है, परंतु कम से कम अब से आगे के लिए धीरे-धीरे एक सुधारात्मक प्रक्रिया गतिशील बनानी होगी ।
- (ङ) तटीय पोतों के लिए दरों का विदेशगामी पोत के दरों और वर्तमान विनिमय दर के संदर्भ में पुनः वर्णन किया गया है, जैसा अन्य महापत्तन न्यासों के मामले में किया जाता है ।
- (iii) (क) सीपीटी और कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने आरोप लगाया है कि इस प्राधिकरण ने यह तथ्य नहीं माना कि सीडीएस और एचडीसी दो पृथक् पत्तन नहीं बल्कि एक ही पत्तन की दो गोदी प्रणालियां हैं । इस कथन में यह अन्तर्निहित विचार है कि संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क पोतों द्वारा प्रयुक्त गोदी प्रणाली का ध्यान किए बिना एक ही होना चाहिए । इस प्राधिकरण ने निश्चित रूप से सीडीएस और एचडीसी को एक पत्तन के रूप में माना है । चूंकि, प्रशुल्क सेवा प्रदान करने की लागत पर निर्भर करते हुए विभिन्न स्तरों पर निर्धारित किया गया है, इसलिए इसका अर्थ यह नहीं है कि सीपीटी में मौजूद मूल सांविधिक और प्रशासनिक व्यवस्था की इस प्राधिकरण द्वारा उपेक्षा की गई है । उदाहरणार्थ, सीपीटी को एक पत्तन मानते हुए सीडीएस और एचडीसी दोनों के लिए साझे तौर पर पत्तन देयताएं निर्धारित की गई हैं । और, आदेश में कहीं भी इसके विपरीत उल्लेख नहीं किया गया है ।
- (ख) दो गोदी प्रणालियों में गोदियों पर प्रदान की गई सुविधाओं में भेद है । यह प्राधिकरण प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु सदैव प्रतिपूर्ति के सिद्धांत पर बल देता है । गोदी किराया प्रभार एक ही गोदी प्रणाली के भीतर विभिन्न गोदियों के लिए भी भिन्न हो सकता है । यह प्राधिकरण प्रदान की गई सेवाओं और प्रत्येक गोदियों में उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ में मौजूदा गोदी किराया प्रभार पुनः तैयार करने के लिए सभी महापत्तनों से अपेक्षा करने का निर्णय कर चुका है । यह निर्णय सीपीटी सहित सभी महापत्तनों को सूचित किया जा चुका है । यह अनुमान किया जाता है कि अब यह कार्य सीपीटी द्वारा पूरा हो जाता है तब विश्लेषण यह दर्शा सकता है कि यहां तक कि एक गोदी प्रणाली में विभिन्न गोदियों के लिए दरें भिन्न-भिन्न हो सकती हैं । इसे देखते हुए, सीडीएस और एचडीसी दोनों के लिए कि वे एक पत्तन के भीतर दो गोदी प्रणालियां हैं, के एकमात्र आधार पर गोदी किराया प्रमारों की एक ही दर मांगने में कोई औचित्य नहीं है ।

- (ग) सीडीएस और एचडीसी के मामले में पायलिटिज की दूरी काफी भिन्न है। पायलट के चढ़ने के स्थान से सीडीएस तक की दूरी एचडीसी की अपेक्षा दुगुनी से भी अधिक है। इसका अर्थ एचडीसी के भीतर/बाहर समान आवागमन की तुलना में सीडीएस के भीतर/बाहर किसी पोत की पायलिटिंग में अतिरिक्त लागत शामिल होना है। अगर इस तथ्य को माना जाता है तो दो गोदी प्रणालियों तक पायलिटिज के लिए पृथक दर (एचडीसी में कम और सीडीएस में अधिक) के विरुद्ध कोई तर्क नहीं दिया जा सकता। पुनः ऐसे निर्धारण का अर्थ यह नहीं लिया जा सकता कि सीडीएस और एचडीसी को दो पृथक पत्तन माना जाता है। यहां तक कि मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के मामले में पायलिटिज प्रभार विभिन्न गोदियो तथा जवाहर द्वीप/पीर पाउ तक पोतों के पायलिटिंग के लिए पायलिटिज की दूरी मानते हुए भिन्न-भिन्न हैं।
- (घ) यह उल्लेखनीय है कि सीपीटी को एक पत्तन मानते हुए पेंशन देयता आदि जैसे सीडीएस में किए गए व्यय का विभाजन एचडीसी के लागत विवरण में करने की अनुमति दी गई है। इसी प्रकार, इस तथ्य को मानते हुए वेतन और मजदूरी देयता की बकाया राशि, जो सीडीएस से संबंधित है, की पूर्ति के लिए एचडीसी में प्रदान की गई सेवाओं हेतु शुल्क से भी एक विशेष दर लगाने की अनुमति दी गई है। स्पष्टतः, यद्यपि एचडीसी ने बकाया के भुगतान के लिए अपनी प्रारक्षित राशि से देयताएं जारी कर दी हैं, फिर भी अभी तक सीडीएस के लाभ के लिए 'विशेष दर' की वसूली की अनुमति दी जा रही है।
- (iv) यहां यह बल देना होगा कि सीडीएस और एचडीसी के संबंध में विवाद केवल प्रदान की गई सेवाओं के उचित लागत निर्धारण के प्रयोजनार्थ ही है। यह इस तथ्य के कारण भी है कि सीडीएस और एचडीसी में प्रयोक्ता समान नहीं हैं और किसी बड़े संशोधन के बिना सीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण पर विचार करने के बाद यह उल्लेखनीय है कि भारत सरकार ने भी सीपीटी को सीडीएस और एचडीसी के लिए पृथक लेखा रखने का निर्देश दिया है, ताकि उनके वित्तीय कार्यनिष्पादन का आकलन स्पष्ट तरीके से किया जा सके। इस निर्देश का अर्थ यह नहीं लगाया जा सकता कि सरकार ने सीडीएस और एचडीसी को दो भिन्न पत्तन माना है। इसी प्रकार, इस प्राधिकरण द्वारा किए गए लागत विश्लेषण का भी अर्थ यह नहीं लगाया जा सकता कि इसने सीडीएस और एचडीसी को भिन्न पत्तनों के रूप में माना है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि ऐतिहासिक रूप से सीपीटी, सीडीएस और एचडीसी के लिए पृथक लेखे रखता है और उसके पास इन गोदी प्रणालियों के लिए कार्मिकों के दो पृथक संवर्ग हैं। यह दर्शाता है कि सीपीटी ने स्वयं इन दो भिन्न गोदी प्रणालियों के बीच कुछ विवाद बनाए रखने की आवश्यकता माना है।
- (v) सीपीटी द्वारा जैसा तर्क दिया गया है, अगर सीडीएस और एचडीसी एक ही पत्तन की दो भुजाएं हैं, तब पत्तन के लिए कोई जटिलता नहीं हो सकती, अगर पोत एक गोदी प्रणाली से दूसरे में अंतरित हों। इसके अतिरिक्त, यह आरोप कि निर्धारित विवादक गोदी किराया और पायलिटिज एक गोदी प्रणाली से दूसरे में यातायात के विपथन का एकमात्र कारण है, एक भ्रम प्रतीत होता है। यह उल्लेखनीय है कि जब कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में 90% की वृद्धि 4 अप्रैल, 2001 को अधिसूचित सामान्य संशोधन में एचडीसी के मामले में अनुमोदित की गई है, तब सीडीएस में समान स्थिति बनाए रखने का आदेश दिया गया था। पत्तन ने एचडीसी की तुलना में सीडीएस को उपलब्ध इस लाभ के बारे में कुछ भी उल्लेख नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के पिछले संशोधन के पूर्व भी दोनों गोदी प्रणालियों में कार्गो प्रहस्तन की दरें भिन्न-भिन्न थीं। इसे देखते हुए, केवल पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में समान दरें रखने का कारण स्पष्ट नहीं है।
- (vi) सीपीटी ने तर्क दिया है कि सीडीएस और एचडीसी में समान स्तर पर प्रशुल्क बनाए रखना उसकी निगमित नीति है। ऐसी नीति का समर्थन करना कठिन है। इस संबंध में सीपीटी इन दो गोदी प्रणालियों में बर्हिग की प्राथमिकताएं नियत करने की उचित नीति बनाने और प्रदान की जा रही सेवाओं की लागत के आधार पर प्रशुल्क नियत करने की अनुमति देने का कार्य कर सकता था। सीपीटी को सुविदित कारणों से उसने सीडीएस और एचडीसी में गोदी में पोतों को खड़ा करने के आवंटन के लिए ऐसा कोई दिशानिर्देश तैयार नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 38 किसी पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड को कतिपय शर्तों की पूर्ति के अधीन पत्तन अथवा निर्दिष्ट स्थानों में पत्तन पहुंच स्थलों के भीतर पोत प्रचालन का निर्देश देने की शक्ति प्रदान करती है।

यह समझा जाता है कि सीपीटी दोनों डॉक प्रणालियों में बर्थिंग की ऐसी प्राथमिकताएं अलग-अलग सीडीएस और एचडीसी में पृथक-पृथक रूप से रखता है। अगर इसे दोनों गोदी प्रणाली में किया जा सकता है तो यह प्राधिकरण इस कारण को समझ नहीं पाता कि पत्तन प्रशासन संपूर्ण पत्तन अर्थात् दोनों डॉक प्रणालियों के लिए साझा तौर पर ऐसा क्यों नहीं कर सकता।

- (vii) सीपीटी ने यह भी तर्क दिया है कि इस प्राधिकरण को कतिपय वाणिज्यिक विचारों के आधार पर पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा लिए गए निर्णय का सम्मान करना चाहिए। महापत्तन न्यास अधिनियम में 1997 में संशोधन से महापत्तनों में प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था में परिवर्तन आया है। प्रशुल्क निर्धारण पर न्यासी बोर्ड का क्षेत्राधिकार समाप्त कर दिया गया है। यहां तक कि यद्यपि सांविधिक रूप से न्यासी बोर्ड की प्रशुल्क संबंधी मामलों में कोई भूमिका नहीं है, फिर भी सभी महापत्तनों को जहां तक संभव हो प्रशुल्क प्रस्तावों पर उनके न्यासी बोर्ड की टिप्पणियां प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया है। यह पत्तन न्यास बोर्ड, जिसमें विभिन्न क्षेत्रों के प्रतिनिधिरूपण शामिल होते हैं, के दृष्टिकोण का लाभ लेने के लिए किया जाता है। इसके अतिरिक्त, यह प्राधिकरण सभी प्रशुल्क मामलों में सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन भी करता है। न्यासी बोर्ड अथवा किसी प्रयोक्ता संगठन द्वारा किसी मामले की कार्यवाही में दी गई टिप्पणियों का अनिवार्यतः यह अर्थ नहीं होता कि इस प्राधिकरण को केवल ऐसी टिप्पणियों द्वारा नियंत्रित होना चाहिए। जैसा उल्लेख किया जा चुका है, सीपीटी के मामले में यह प्राधिकरण प्रशुल्क ढांचे में संग्रहित असंगतियों को सदैव वाणिज्यिक निर्णय के नाम में जारी रहने की अनुमति नहीं दे सकता। प्रशुल्क का यौक्तिकीकरण समय की आवश्यकता पाई गई थी और सीपीटी के प्रस्ताव में यथा संकल्पित कतिपय उदार विकल्पों पर दबाव डालना उस दिशा में प्रगति के लिए पर्याप्त नहीं पाया गया था। अनुचित यह है कि सीपीटी द्वारा प्रचालन को युक्तिसंगत बनाने और पत्तन की वित्तीय स्थिति को सुधारने के लिए अपने क्षेत्राधिकार के अधीन सभी गोदी प्रणालियों में बर्थिंग की व्यवस्था को युक्तिसंगत बनाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है।
- (viii) सीपीटी ने तर्क दिया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य प्रशुल्क संशोधन उसके पास आश्चर्य के रूप में आया और इसके इतिहास में पहली बार प्रशुल्क संशोधन की अनुमति प्रस्तावित की अपेक्षा अधिक पर दी गई थी। बिना किसी अनिप्राय के प्राधिकरण की सांविधिक स्वायत्त स्थिति पर आक्षेप करने के बारे में हम स्थिति स्पष्ट करना चाहेंगे कि विधिक तौर पर यह प्राधिकरण, ऐसी सीमाओं में नहीं बंधा हुआ है। इसलिए, इस संबंध में सीपीटी का आशय सत्य हो सकता है कि अगर प्रस्तावित संपूर्ण पैकेज की अवहेलना करते हुए कतिपय पृथक्कृत मदों पर विचार किया जाए। अगर अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए सीपीटी का प्रस्ताव पूर्णतः स्वीकृत कर लिया गया होता तो उससे वर्ष 2000-02 और 2001-02 के लिए 132.15 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय प्राप्त हुई होती। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि समतुल्य अवधि के लिए 122.17 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व लक्ष्य प्रदान करने के लिए थी। इस प्राधिकरण द्वारा जो हटाया गया, वह प्रशुल्क ढांचे में असंगतता थी।
- (ix) साधारणतया, एक बार जब परामर्श प्रक्रिया पूरी हो जाती है, तब यह प्राधिकरण मामले पर निर्णय लेने की कार्यवाही करता है और अपना निर्णय अधिसूचित करता है। सीपीटी के सामान्य संशोधन के मामले में विशिष्टता पर विचार करते हुए औपचारिक आदेश पारित करने के पूर्व इस प्राधिकरण का निर्णय सीपीटी को सूचित किया गया था और उसे तदनुसार दरों का मान तैयार करने का सुझाव दिया गया था। यहां तक कि यद्यपि इस प्राधिकरण के कार्यालय से पत्र द्वारा सीपीटी को इस प्राधिकरण के निर्णय के आधार पर दरों के मान का संशोधित प्रारूप तैयार करने का सुझाव दिया गया था, फिर भी इस प्राधिकरण का संपूर्ण निर्णय सीपीटी के लाभ के लिए सूचीबद्ध था। सीपीटी ने संशोधित दरों के मान का प्रारूप तैयार किया और बिना किसी टिप्पणी के अधिसूचना के लिए अग्रेषित किया था। केवल दरों के मान का प्रारूप तैयार करने के नैमेतिक कार्य में संलग्न रहने की बजाय उपलब्ध अवसर का सीपीटी द्वारा बेहतर प्रयोग निर्णयों और जटिलताओं के विश्लेषण के लिए किया जा सकता था। यह वास्तविक स्थिति होने के कारण, सीपीटी यह शिकायत नहीं कर सकता कि इस प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश उसे एक आश्चर्य के रूप में प्राप्त हुआ था।

- (x) सीपीटी द्वारा औद्योगिक अशांति, कुछ अन्य पत्तनों में अप्रत्यक्ष प्रभाव के बारे में दिया गया विवरण असंगत है और मुद्दे के केवल संवेदनीकरण हेतु दिया गया प्रतीत होता है । अगर सीपीटी ने सीडीएस और एचडीसी के बीच बर्थिंग की उचित प्राथमिकता निर्धारित की होती तो सीपीटी ने सीडीएस में प्रशुल्क संशोधन के समय संकल्पित अतिरिक्त राजस्व प्राप्त किया होता । चूंकि, ऐसी प्रशासनिक कार्रवाई नहीं की गई थी, इसलिए पत्तन को एक गोदी प्रणाली से दूसरे में यातायात के विषय का सामना करना पड़ा और प्रशुल्क के संशोधन-पूर्व स्तर का प्रस्ताव देने के लिए बाध्य होना पड़ा । यह पुनः उल्लेख करने की आवश्यकता है कि गोदी किराए और पायलिटिज के लिए प्रशुल्क के संशोधन-पूर्व स्तर पर सीपीटी अपनी पहले से ही कमजोर वित्तीय स्थिति में और गिरावट लाकर प्रचालनात्मक हानि उठाएगा ।
- (xi) अधिकतर प्रयोक्ताओं द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण दिलचस्प है । जब वे सीडीएस में दरों को कम करना चाहते हैं तो एचडीसी में प्रशुल्क में किसी वृद्धि का विरोध करते हैं । जब सीडीएस प्रशुल्क के वर्धित स्तर पर भी स्वावलम्बी नहीं रह सकता, तब यह मानना कठिन है कि यह दरों को कम करने के बाद और अगर एचडीसी से अतिरिक्त परस्पर आर्थिक सहायता नहीं मिलती है, तो वित्तीय रूप से कैसे बचा रहेगा ।
- (xii) ऊपर की गई चर्चा को देखते हुए, सीडीएस में गोदी किराया और पायलिटिज प्रभार में छूट देने की अनुमति के प्रस्ताव को स्वीकार करने और संशोधन-पूर्व स्तर पर वापस जाने का कोई आधार नहीं है ।
- (xiii) हम इस आलोचना को स्वीकार नहीं करते कि हमारे द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेश मनमाना अथवा बेतुका था । हमने तर्क का विवरण देने और अपने आदेश की सत्यता का आधार बताने की कार्रवाई की थी । यद्यपि, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह प्राधिकरण अपने दृष्टिकोण में सदैव उदार रहा है, व्यक्त कठिनाइयों के प्रति संवेदनशील और तर्कसंगत मांगों के प्रति अनुकूल रहा है, हम एक अधिक तर्कसंगत प्रशुल्क ढांचे की ओर बढ़ने के लिए सभी संबंधितों के वास्ते अधिक लंबे तैयारी समय के प्रयास में कुछ परिवर्तन स्वीकार करने के इच्छुक हैं । यहां इस बात पर जोर देना उचित होगा कि हमारे पूर्ववर्ती आदेश में इस दृष्टि से ऐसा दृष्टिकोण अपनाया गया था कि (दरों में) आदेशित वृद्धियां अपेक्षित बड़ी छलांग लगाने के लिए केवल छोटा कदम थीं । जैसा उल्लेख किया जा चुका है, सीडीएस में प्रशुल्कों का योजितकीकरण संपूर्ण आवश्यकता है । गतिशील की जा चुकी सुधारात्मक प्रक्रिया से वापस हटा नहीं जा सकता । इसे देखते हुए, प्रशुल्क के संशोधन-पूर्व स्तर पर वापस जाने के सीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकृति देना पश्चगामी दिशा में एक कदम होगा ।
- यह अपरिहार्य है कि सीडीएस और एचडीसी में प्रशुल्कों का स्तर भिन्न होगा । व्यापार जगत को अस्थायी राहत प्रदान करने के लिए कि वे सीडीएस में संशोधित प्रशुल्क के प्रति धीरे-धीरे सभायोजित हो सकें, यह प्राधिकरण छः महीने की सीमित अवधि के लिए पहले आदेश दिए गए संदर्भगत दरों में वृद्धि को 50% कम करने का इच्छुक है । इसके लिए यह प्राधिकरण सीडीएस से संबंधित गोदी किराया और पायलिटिज प्रभारों, दोनों के मामले में विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए मौजूदा दरों में क्रमशः 22% और 35% की छूट अनुमोदित करता है ।
- यहां यह विशेष रूप से उल्लेख किया जाना होगा कि अनुमत्य छूट केवल अबसे आगे छः महीने की विशिष्ट अवधि के लिए ही है, जिसके बाद छूट स्वतः समाप्त हो जाएगी और मूल स्थिति वापस आ जाएगी ।
- (xiv) सीपीटी ने सीडीएस में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संशोधित मात्रा संबंधी छूट स्कीम का प्रस्ताव किया है । यह प्रस्ताव सीडीएस और एचडीसी दोनों में मात्रा संबंधी छूट स्कीम को लगभग समान बनाने के लिए है । इसके अतिरिक्त, यह वार्षिक उत्पादन दशाओं को मासिक लक्ष्यों में संशोधित करने के लिए है । प्रस्तावित संशोधित स्कीम अनुमोदित की जाती है । यह स्कीम सीधे आयातकों/निर्यातकों को लाभ देने का प्रस्ताव करती है । यह स्वागत योग्य कदम है ।
- (xv) सीपीटी ने उल्लेख किया है कि वह सीडीएस में गोदियों के भीतर लकड़ी के लट्टों के प्रहस्तन में सहायता देने के लिए कोई उपस्कर प्रदान नहीं करता । सीडीएस में घाटशुल्क दरों में सीमित प्रचालन के लिए प्रहस्तन उपस्कर

का प्रावधान शामिल है। चूंकि, सीडीएस में लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन के लिए उपस्कर की सहायता प्रदान नहीं की जाती, इसलिए सीपीटी ने लकड़ी के लट्ठों के लिए घाटशुल्क पर 30% की छूट देने का प्रस्ताव किया है। महापत्तनों में बढ़ते हुए यातायात के रूप में लकड़ी के लट्ठों पर विचार करते हुए इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में इस यातायात के लिए कुछ रियायतों की अनुमति दी है। इसी प्रकार, सीपीटी के मामले में भी लकड़ी के लट्ठों के लिए घाट शुल्क पर 30% की प्रस्तावित छूट अनुमोदित की जाती है।

(xvi) सीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि 20 टन से कम वजन वाले लकड़ी के लट्ठों पर उत्थापन प्रभार नहीं लगाया जाएगा। यह प्राधिकरण 'हैवी लिफ्ट' के रूप में पार्सलों के वर्गीकरण के लिए 20 टन की निम्न सीमा और पृथक प्रभार लगाना निर्धारित कर चुका है। सीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण के निर्धारण के अनुरूप है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xvii) सीपीटी के मौजूदा दरों के मान में सीडीएस में प्रहस्तन किए गए गैर-खतरनाक आयात कार्गो के लिए विलम्ब शुल्क निःशुल्क अवधि तीन स्पष्ट कार्यदिवसों के रूप में निर्धारित की गई है। सीडीएस में सीपीटी के उपस्कर की अपर्याप्त उपलब्धता दर्शाते हुए सीपीटी ने सुपुर्दगी के समय सीपीटी के उपस्कर की सेवा की अपेक्षा करने वाले गैर-खतरनाक परेबणों के लिए उत्तराई की तारीख के बाद विलम्बशुल्क निःशुल्क अवधि सात दिनों (रविवार और अवकाश के दिनों सहित) तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण की वर्णित नीति पत्तन द्वारा किए गए विलम्बन के लिए प्रयोक्ताओं को उत्तरदायी ठहराना नहीं है। इसे देखते हुए, इस संबंध में सीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(xviii) सीपीटी ने बंध नौकाओं पर लागू गोदी किराया प्रभार का 75% लगाने का भी प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव में सीपीटी ने गोदी किराया प्रभार नहीं लगाने का प्रस्ताव किया है। परंतु, इस प्राधिकरण ने आदेश दिया है कि बंध नौकाओं पर भी गोदी किराया लगाया जाना चाहिए और सीपीटी को पृथक फ्लीटिंग प्रभार प्रस्तावित करने का सुझाव दिया है।

यह मानना होगा कि बंध नौकाएं अप्रैल, 2001 के पूर्व कोई गोदी किराया प्रभार अदा नहीं कर रही थीं। उन पर गोदी किराया लगाने योग्य होने के लिए अप्रैल, 2001 में किए गए निर्धारण से उन पर अचानक वित्तीय बोझ पड़ा होगा। यद्यपि, बंध नौकाओं द्वारा दखल किए गए गोदी के लिए लागू गोदी किराया प्रभार लगाना उचित है, फिर भी ऐसा यौक्तिकीकरण धीरे-धीरे किया जा सकता है। प्रशुल्क में अचानक वृद्धि के कारण बंध नौकाओं में कमी के बारे में सीपीटी के तर्क पर विचार करते हुए यह प्राधिकरण बंध नौकाओं के लिए गोदी किराया प्रभार कम करने के लिए सहमत है।

सीपीटी ने बंध नौकाओं के लिए लागू गोदी किराया प्रभार पर 75% की छूट की अनुमति देने का प्रस्ताव किया है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, प्रयास इस प्रशुल्क मद को धीरे-धीरे युक्तिसंगत बनाने और अंततः सामान्य लागू गोदी किराया दर के समान लाने का होना चाहिए। सीपीटी द्वारा प्रस्तावित छूट बहुत अधिक है। सीपीटी ने इस प्राधिकरण के दिनांक 28 मार्च, 2001 के आदेश की समीक्षा के लिए अपनी याचिका में पहले उस अवधि, जब तक वास्तव में बंध नौका उत्तराई/नौभरण प्रचालन करता हो, के लिए बंध नौकाओं पर लागू गोदी किराया प्रभार का केवल 50% और प्रति 8 घंटा अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 1 सेंट का फ्लीटिंग प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया था। ये प्रस्ताव उचित प्रतीत होते हैं और इसलिए अनुमोदित किए जाते हैं।

बंध नौकाएं गोदी किराया लगाने के प्रयोजनार्थ "3000 जीआरटी से कम" की श्रेणी में आती हैं। इस श्रेणी के अधीन न्यूनतम गोदी किराया प्रभार 81.60 अमरीकी डॉलर निर्धारित किया गया है। बंध नौकाओं के जीआरटी पर विचार करते हुए न्यूनतम प्रभार, जो 2000 जीआरटी के लिए निकाला जाता है, बहुत अधिक है, और अगर यह जारी रहता है तो गोदी किराए में अनुमत्य कमी का लाभ बंध नौकाओं को उपलब्ध नहीं हो सकता। सीपीटी ने अपनी समीक्षा याचिका में बंध नौकाओं के मामले में न्यूनतम प्रभार की शर्त से छूट देने का अनुरोध किया है। इसे भी अनुमोदित किया जाता है।

- (xix) तात्कालिक प्रस्ताव में, सीपीटी ने सीडीएस और एचडीसी दोनों में कंटेनरयुक्त कार्गो और कंटेनरों के लिए विलम्ब शुल्क निःशुल्क अवधि को बराबर करने का प्रस्ताव किया है ।

सीडीएस में एफसीएल और एलसीएल में कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि क्रमशः तीन दिन और सात दिन अनुमत्य है । तथापि, एचडीसी में एलसीएल और एफसीएल, दोनों के लिए 20 दिन है । इसी प्रकार, एचडीसी में कंटेनरों (केवल बॉक्स) पर निःशुल्क अवधि की अनुमति नहीं दी जाती है, परंतु सीडीएस में 3 दिन की निःशुल्क अवधि उपलब्ध है ।

सीपीटी ने अनुरोध किया है कि यह प्राधिकरण दोनों गोदी प्रणालियों के लिए साझा निःशुल्क अवधि अधिसूचित कर सकता है । इसने राजस्व संबंधी जटिलताएं बताते हुए कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है ।

यह उल्लेखनीय है कि सीडीएस और एचडीसी में अनुमत्य निःशुल्क अवधि में अंतर यहां तक कि संशोधन-पूर्व दरों के मान में भी विद्यमान था । दरों के संशोधित मान में किसी भी संशोधन के बिना सीपीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव के अनुसार इन प्राक्धानों को शामिल किया गया था ।

इस संबंध में दोनों गोदियों में समरूपता लाने के लिए ठहरने के समय, उत्पादन दर, विखंडित (बैक-अप) क्षेत्र उपलब्धता, राजस्व संबंधी जटिलताएं आदि से संबंधित आगे विश्लेषण करना अपेक्षित है । ऐसे किसी विश्लेषण के अभाव में एक गोदी प्रणाली में उपलब्ध अधिकतम समय सीमा को दूसरे में प्रदान करने की सहमति देना संभव नहीं है । सीपीटी को मामले की और जांच करने तथा इस संबंध में सुनिर्मित प्रस्ताव लाने का सुझाव दिया जाता है ।

- (xx) साधारणतया, पोत-संबद्ध प्रभारों में कोई संशोधन, उनकी भारत के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों बाद लागू होता है । इस मामले में प्राप्त असाधारण स्थितियों के दृष्टिगत और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में इन संशोधनों का परिणाम प्रशुल्कों में कमी होगा, उन्हें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से लागू करने की अनुमति दी जाती है ।

10.1 इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर वह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है :-

- (i) सीडीएस से संबंधित गोदी किराया और पायलिटिज प्रभारों, दोनों के मामले में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए मौजूदा दरों के मान की तुलना में क्रमशः 22% और 35% की छूट ।
- (ii) यह छूट भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से छः महीने की अवधि के लिए ही प्रचालन में रहेगी ।
- (iii) ऊपर पैराग्राफ 9 में दिए गए विश्लेषण के शर्ताधीन कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो पर निःशुल्क अवधि को छोड़कर, सीडीएस से संबंधित दरों के मान में कुछ शर्तों में सीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित संशोधन ।

10.2 सीपीटी को तदनुसार अपने दरों के मान में संशोधन करने का निर्देश दिया जाता है ।

10.3 यह आदेश भारत के राजपत्र में इसे अधिसूचित किए जाने की तारीख से प्रभावी होगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 6th September, 2001

No. TAMP/60/2001-CPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Calcutta Port Trust to allow discounts on some vessel/cargo related-charges at the Calcutta Dock System as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/80/2001-CPT****Calcutta Port Trust (CPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This Authority had passed an Order for general revision of the Scale of Rates of the Calcutta Port Trust (CPT) on 28 March 2001, which was notified alongwith revised Scale of Rates (SOR) in the Gazette of India on 4 April 2001.

2.1. In response to the Order for general revision of the SOR of the CPT, the CPT has submitted a proposal for review of the order especially for removing the differential in the vessel-related charges between the Calcutta Dock System (CDS) and Haldia Dock Complex (HDC) as also for rationalisation / review of some other charges / conditions in the SOR. This proposal has been registered as a tariff case; and, is being processed separately. The CPT was advised that a 'review' could only be with reference to errors apparent on the face of the record; and, was accordingly asked to specify the errors to enable further action on their proposal.

2.2. The CPT has subsequently submitted another proposal requesting for some immediate relief required to be given to the Trade and Shipping Lines by allowing discounts in some of the cargo and vessel-related charges at the CDS for a period of six months or till the review petition of the CPT is disposed of by the TAMP.

2.3. The CPT vide its letter dated 12 July 2001 requested that its proposal for allowing discounts on various rates / charges at the CDS may be approved on a trial basis for a period of six months independently of the Order that may be passed by this Authority on its review petition.

3. In its proposal for allowing discounts in cargo and vessel-related charges for the Calcutta Dock System (CDS), the following points have been made by the CPT:

- (i). In the revised tariff structure, there is a steep increase in the vessel-related charges in the CDS; however, there is no such increase in respect of the HDC. The percentage of increase made for CDS for berth hire for foreign-going vessels varies from 74.80% to 76.92% for different sizes of vessels. The increase for coastal vessels varies from 254% to 303.44%. A similar increase has been made in the rates for pilotage.
- (ii). Consequent upon introduction of the differential rates, representations have been received from the Trade and Shipping circles requesting to bring the vessel-related charges for CDS at par with those for HDC as otherwise the CDS can no longer be found attractive.
- (iii). A study of the movement of cargo through the CDS reveals that there has been shifting of cargo from the CDS. On the other hand there has been increase in the handling of certain commodities such as containers, log, etc., at the HDC, which are basically CDS-bound, for which infrastructure has already been built at the CDS.
- (iv). The total cargo handled at the CDS during the first three months of the current financial year is 36% less than the traffic handled during the corresponding period of the last year.
- (v). The HDC and the CDS are not two separate ports; there is only one port viz., CPT, which has a large geographical extent from Calcutta upto the Sandhead. The CPT has made investment decisions both for CDS and HDC keeping in mind the river morphology and traffic that can be best handled in these two destinations. The total tonnage has all along been taken as one unit, income as well as expenditure also under this particular head have also been taken as one

activity. The services provided under marine charges have never been segregated between the CDS and HDC.

- (vi). Some immediate relief is to be given, as otherwise, further downfall in cargo handling at the CDS cannot be prevented and a stage is likely to come shortly when the CDS will become a non-entity despite its huge commitments to 10,000 employees and 27,000 pensioners.

4.1. In view of the above positions, the CPT has proposed to allow the following discounts in cargo and vessel-related charges at CDS for a period of six months:

S. No.	Type of charges	Proposed discount	Remarks
1.	Berth hire		
	(a). Foreign-going vessels	43%	More or less the pre-revised rate is thus retained.
	(b). Coastal vessels	73%	
2.	Pilotage and towage		
	(a). Foreign-going vessels	43%	More or less the pre-revised rate is thus retained.
	(b). Coastal vessel	67%	
3.	Volume discount in Container handling		
	(a). For handling 51 – 100 TEUs per month by individual importer / exporter	5% of consolidated box rate	To make the discount more attractive and to bring more or less at par with that at HDC.
	(b). For handling above 100 TEUs per month by individual importer / exporter	10% of the consolidated box rate	- do -
4.	For use of private equipment to handle logs inside the dock inside the dock by the licensees.	30% on the applicable wharfage.	Discount proposed for non-requirement of port equipment.
5.	Lifting charge for handling of log.	100% on each log weighing upto 20 tonnes.	Pre-revised charges are thus retained.
6.	Berth hire for LASH barges	75% of the applicable Rate	As berth hire charge is a new charge, maximum possible discount has been proposed to prevent diversion of the traffic.

4.2. In addition to the above, the CPT has requested us to consider the following issues, which have also been incorporated in its review petition:

- (i). Demurrage free period for containerised cargo and containers

This has to be on par both at the CDS and the HDC. Further, at the HDC, there is no free period, whereas at the CDS a free period of three days on container (box only) is granted.

- (ii). Concession in demurrage free period for delivery of cargo using port equipment

The free period may be extended from the existing three clear working days to seven days including Sundays and Holidays for non-hazardous import cargo requiring service of port equipment at the time of delivery.

- 4.3. The following points have also been made by the CPT in its proposal:
- (i). The proposed discounts have been approved by its Board of Trustees in its meeting held on 5 July 2001.
 - (ii). The discounts proposed may initially lead to a fall in revenue, most of which will be against notional income because in reality there is diversion of traffic. The notional loss and real loss, if any at all, due to such discounts allowed will be made good when traffic picks up at the CDS as a result of the relaxations in charges.
5. The proposal was circulated among all concerned users / representative bodies of port users for comments. The Comments received are summarised below:

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). The main activity of the SCI is at Haldia where no increase in pilotage and towage and berth hire has been effected. The increase is only in the element of port dues.
- (ii). The port wants a reduction in the pilotage and towage and berth hire for the CDS to the level earlier approved by the Trustees. This indirectly implies that the CPT wants reduction in the CDS and increase in the HDC. Considering that our main activities at the Haldia, we are not inclined to support the above view of the port.
- (iii). The efficient HDC shall not be allowed to suffer on account of the inefficiencies and historic liabilities of the CDS.
- (iv). If the proposal is accepted for uniformity in the charges at both the Dock Systems, then the CDS shall also have no increase in the two vessel related items.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The discount proposed by the CPT will provide temporary relief to the CDS.
- (ii). However with this the core issue is not being addressed that is CDS and HDC should be segregated as two distinctly different entities in terms of budgeting, costs and revenues with each responsible for its own viability and growth.
- (iii). The CDS cannot remain viable due to limited drafts and expensive recurring dredging of the Hoogly as well as its inability to keep up with ships changing over to larger and more efficient tonnage.
- (iv). In spite of the CPT confirming on addressing the issue of huge overheads during the last hearing no distinct programme to retain as well retire surplus employees is yet in place and the port will continue to be costlier due to the same.
- (v). Exactly for these reasons the CDS will make the option and cost out of the HDC being more viable, cargo will find this cheaper route out of the HDC.
- (vi). The TAMP shall also look into reducing the reefer electricity charges as well which is the highest in the country.

- 6.1. A joint hearing in this case was held on 6 August 2001 at the CPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Calcutta Port Trust (CPT)

- (i). The Authority's notification of the April 2001 has created an emergent situation. Urgent relief is required. Traffic is being diverted.
- (ii). The Board recommended some increase in tariff. For the first time in history, the increase ordered by the Authority was more than what has been recommended.

- (iii). Our commercial judgement has been ignored. Trustees in our Board are very upset.
- (iv). Two or three docks may be there, but, they are under one port. We do not allow competition between docks. That is our corporate philosophy.
- (v). There are several anomalies in the Order. A smaller vessel pays more than a bigger vessel at the CDS.
- (vi). The increase of the revised rate for lighterage operation is of the order of US \$ 50,482. Who will pay?
- (vii). Diversion is not only from the CDS to HDC, but actually to other ports also. It is a matter of grave concern.
- (viii). Tariff fixation cannot only be an economic exercise. It has seriously to reckon with the commercial consideration.
- (ix). There will be a serious labour unrest. The Order of the TAMP has caused this unrest. The TAMP must, therefore, give immediate relief. There will be sympathetic unrest in all the major ports. All because of the TAMP Order.
- (x). Economic exercise will warrant higher rates for the HDC. But, Trustees do not accept it. They stress the corporate philosophy and policy of uniform rates.
- (xi). The February 2001 reference of the draft Order sent by the TAMP's office did not give total discretion to us. We were told clearly that there can be no increase in cargo-related charges; but, there can be even a 100% increase in vessel-related charges of the CDS. We were also told that there would be no cross-subsidisation.
- (xii). In this backdrop, we accepted the increases in rates allowed by the TAMP for assessing their impact in three months' time.

Eastern India Shippers' Association (EISA)

- (i). We have to pay higher rates at the CDS because of the port's inefficiency. Why should we pay for that?
- (ii). Traffic has been given away from the CDS due to the Order of the TAMP. The TAMP shall not create tariff barriers within one port.
- (iii). We totally endorse the proposal of the CPT for discounts.
- (iv). Cross-subsidisation shall not be stopped.
- (v). Allow the discounts / concessions. But, please go ahead and also review the Order of the TAMP.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). We compliment the CPT for proposing rebates / concessions.
- (ii). The CDS and the HDC must be designated as two different entities.
- (iii). No tangible steps have been taken to reduce the overstaffing.
- (iv). The TAMP should also reduce the reefer electricity rate.

Association of Shipping Interests in Calcutta (ASIC)

- (i). Please refer to our letter (dated 3 July 2001) containing our comments in the review matter.

- (ii). We agree with the CPT and other users about the hardships created by the TAMP Order of April 2001.
- (iii). The maximum effect has been on feeder services. It costs US \$ 30 more per TEU.
- (iv). There is no logic to charge more for pilotage to the CDS. It will create anomalies. Smaller vessels will start paying more.
- (v). Demurrage details must be the same of the CDS and the HDC.
- (vi). The two docks under the CPT must have level playing conditions. The choice of docks shall be left to the users. Efficient one shall be left to attract traffic.
- (vii). If rates have to go up, let them go up equally at the CDS and the HDC.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). We fully support the proposal of the CPT for equal rates at the CDS and the HDC.
- (ii). We also endorse the other proposals for concessions.
- (iii). There shall not be parity only in rates. The CPT must ensure increase in efficiency at the CDS.

Engineering Export Promotion Council (EEPC)

- (i). We agree with the proposal of the CPT for concessions.
- (ii). But, the slabs for containers must be altered to benefit small exporters also.
- (iii). If the CPT gives discounts to Lines they must pass them on to shippers. The TAMP must ensure this.

Bengal Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

We have not had time to consider these proposals. We will send written comments within a week.

Masters' Stevedores Association (MSA)

Differential between CPY container handling charges levied at the and non-CPY has no logic. The CPT must rationalise this before comparing the CDS and the HDC.

6.2. At the joint hearing the CPT has submitted a written submission justifying its request for discount in tariff at the CDS.

6.3. The ASIC has also given a written submission at the time of the joint hearing, which is a copy of its earlier letter dated 3 July 2001. The following points have been made by the ASIC in their written submission:

- (i). The Order of the TAMP has resulted in diversion of containerised and general cargo from the CDS to the HDC by 35% and 40% respectively.
- (ii). We request the TAMP to consider issuing an immediate Order for suspension of the Order dated 4 April 2001 to bring CDS rates and par with the HDC. In the meanwhile, the CPT may be authorised to allow rebate / discounts in the CDS rates.
- (iii). Consider a reduction in port dues which has exorbitantly been increased over 100% to 55% for both the CDS and the HDC.

- (iv). LASH barges may be exempted from payment of any fleeting charges which is the practice at present.
- (v). There are other disparities between the two Dock system such as demurrage free period and volume discounts on containers handled and lifting charges for handling of logs over 5 tons which shall be allowed to be rectified.

7.1. At the joint hearing users were given one week's time to file written submission, if any. After the joint hearing, comments were received from the following organisations, as summarised below:

Calcutta Custom House Agents' Association (CCHAA)

- (i). We reiterate our view that the CDS and the HDC shall not be treated as two different systems.
- (ii). As the CPT is a feeder port, we have very less time to clear the consignment from the port. We strongly support the proposal to increase the free demurrage charges not only to seven days but also for ten days.
- (iii). The discounts offered are to Ship Owner / Agents. We have doubts whether the discounts offered will reach the actual user of the port. The discounts offered must be passed on to the shippers.

Eastern India Shippers' Association (EISA)

- (i). We fully support the proposal of the CPT for allowing discount in cargo and vessel related charges and enhancing the demurrage period at the CDS.
- (ii). The discount proposed may initially lead to a fall in revenue. This loss, however, will be made good as more cargo including containers will move through the CDS to avail of the relaxation in charges.

Bengal Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

- (i). As both the HDC and CDS are part of the CPT, the disparity in the Scale of Rates during the last three months has had adverse effect on the traffic handling at the CDS resulting in poor revenue for the CDS.
- (ii). By having similar rates for both the dock systems, choice will be for the users to select the dock. This option must be left to the users and shall not be the prerogative of the port.
- (iii). Even if parity of rates is given, for the sake of efficiency, better draft, new infrastructure and user friendly atmosphere, the HDC will score over the CDS.
- (iv). The extra overheads on account of pensioners and existing staff and proposed merger of DLB with the CPT, the overheads are on the increase which will be a major constraint for the CDS for a profit making proposition unless subsidised in fair measures.
- (v). Haldia is the port of the future and, therefore, will benefit by de-linking from the CDS which will allow it to be run as independent profit centre, with fewer historical arrears to be accounted for.
- (vi). A level playing field shall be created so as to enable both the HDC and the CDS to avoid unhealthy competition in the matter of movement of cargo. This will also allow port users to choose as to which port they will use since the operational cost of the both ports would remain more or less same.
- (vii). While creating the level playing field, the Scale of Rates for HDC shall not be hiked.

Engineering Export Promotion Council (EEPC)

- (i). The volume discount structure in container handling shall be on the following lines:

25 to 50 containers
51 to 100 containers
101 to 150 containers
151 to 200 containers
201 and upwards

If the CPT introduce the discount structure on the above pattern the small and medium scale exporters will get benefit of the discount. In eastern region there are more small and medium exporters than large exporters.

- (ii). The TAMP shall make a condition that whatever benefits the CPT will give to shipping companies / feeder operators, the same shall be passed on to the exporters / port users.

7.2. The CPT has made further comments on the comments summarised above. The comments received from the CPT are summarised below:

- (i). The HDC and CDS should not be treated as different entities.
- (ii). Non-hazardous import consignment requiring services of CPT equipment, may be allowed demurrage free period of 7 days after the date of landing, instead of 3 clear working days.
- (iii). The CPT agrees to the proposal of the CCHAA that the TAMP must see and form a rule that the discount offered should be passed onto the users.
- (iv). Some immediate relief is required to be given to the trade and shipping circles.
- (v). The rate for berth hire, pilotage and towage approved by Board of Trustees for both the dock systems may be approved and if for any reason this cannot be done, the rates for CDS should be brought at par with that of HDC.
- (vi). The CPT agrees with the proposals of the EISA (a) volume discount in container handling; (b) discount for use of Private equipment to handle log inside the dock, by licensee; and, (c) 100% discount on lifting charge for logs weighing upto 20MT.
- (vii). With reference to the proposal of the EISA for 75% discount on the berth hire for LASH barges, the CPT has proposed that during the period of non-working and fleeting condition of the barges, a fleeting charge at the rate of 1 cent per GRT per shift without any minimum ceiling.
- (viii). To cater to the need of handling bigger vessels, HDC has been created by CPT. CDS may remain viable as a feeder Port with more emphasis on IWT traffic.
- (ix). Traditionally, CDS & HDC has different niche cargo basing on different factors. CPT wants a level playing field for CDS & HDC where the port users will be at liberty to route their cargo through any of the dock system.
- (x). With reference to the proposal of the CSLA for reduction of reefer electricity charges at CDS, the CPT has stated that no representation regarding this was received earlier. On further examination of the matter, its comments will be forwarded to TAMP to be considered alongwith its Review Petition.
- (xi). The HDC has been created by the CPT to be more efficient than CDS. Its proposal for discounts only refers to the discounts on the rates of CDS.

8. The CPT has earlier intimated that it intends to provide some additional inputs (possibly, the details spelling out the errors apparent on the face of the record) for its review petition and it will take some more time to do so. The review petition may therefore be taken up for hearing after receipt of the additional inputs. The CPT has requested the Authority to take an immediate decision on its proposal for allowing discounts in cargo and vessel related charges at the CDS.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The instant proposal is mainly to allow discounts in the berth hire and pilotage charges at the Calcutta Dock System (CDS) approved by this Authority in March 2001 so that these rates can be retained at the pre-revised level and thereby maintain a parity with the rates for similar services prescribed at the Haldia Dock Complex (HDC)

When the general revision of the tariff of the CPT was considered earlier by this Authority, a huge deficit in the cost statements pertaining to the vessel related activities at the CDS was observed. Since the proposal of the CPT for allowing only a small increase in these activities could not be seen to be in the right direction, this Authority decided to revise these rates at a level higher than proposed. While doing so, it was, nevertheless, recognised that the rates for these sub-activities under Port and Dock facilities could not be increased to match the level of deficit at one go since it would cast a sudden and heavy burden on users.

- (ii). Some of the main considerations made by this Authority while deciding the revision of Vessel Related Charges at the CDS are given below:

- (a). Complete elimination of cross-subsidisation between various activities / sub-activities is not possible. Pending a final view on this issue, the extent of cross-subsidisation is decided to be contained at the existing level. Cross-subsidisation from the HDC to the CDS is allowed to continue to a limited extent in view of precarious financial health of the CDS.
- (b). Pending approval of a new apportionment formula by the Government, the existing pattern of apportionment of common expenditure between the CDS and HDC adopted by the CPT has been accepted in the cost analysis.
- (c). It is recognised that it will not be logical to prescribe tariffs regardless of the cost of rendering services discarding the *quid pro quo* principle and sacrificing reasonable financial health of a port. Although this is the principle adopted by this Authority elsewhere, in the case of CDS the increase in tariff has been allowed without providing for any return on capital employed. This has been done in order to soften the blow of steep increases in tariff warranted by cost analysis and at the same time to ensure that the port does at least recover its operating expenditure.
- (d). The position emerging in the case of the CPT is a result of wayward attention paid to tariff setting in the past. Total rationalisation at one go is not feasible; but, a corrective process has to be set in motion albeit gradually at least from now onwards.
- (e). The rates for coastal vessels have been re-stated with reference to the rates for foreign-going vessels and the current exchange rate as is done in the case of other Major Port Trusts.

- (iii). (a). The CPT and some of the user organisations have alleged that this Authority did not recognise the fact that the CDS and HDC are not two separate ports but only two dock systems of the same port. Implied in this

statement is the contention that the tariff for the port as a whole shall be the same irrespective of the dock system used by the vessels. This Authority has definitely recognised the CDS and the HDC as one port. Since tariffs have been prescribed at different levels depending on the cost of rendering the services, it does not mean the basic statutory and administrative arrangement obtaining in the CPT has been ignored by this Authority. For example, considering the CPT as one port, the port dues have been prescribed commonly to both the CDS and the HDC. And, nowhere in the order is there an indication to the contrary.

- (b). The facilities provided at the berths at the two dock systems differ. This Authority always places emphasis on the principle of *quid pro quo* for prescribing tariffs for services rendered. The berth hire charges can be different (even) for different berths within same dock system. This Authority has already decided to require all the major ports to re-cast the existing berth hire charges with reference to services provided and facilities available at individual berths. This decision has already been communicated to all the major ports including the CPT. When this exercise is completed by the CPT, the analysis will show that the rates for different berths even within one dock system can be different. That being so, there is no justification in seeking the same rate of berth hire charges for both the CDS and the HDC merely on the ground that they are two dock systems of one port.
- (c). The distance of pilotage varies considerably in the case of CDS and HDC. The distance from the pilot boarding point to the CDS is more than double of that to the HDC. This means involvement of additional cost in piloting a vessel in / out of the CDS when compared to similar movements in / out of the HDC. If this fact is recognised, there cannot be any argument against having a separate rate (lower at the HDC and higher at the CDS) for pilotage for the two dock systems. Such a prescription again cannot be taken to mean that CDS and HDC are treated as two separate ports. Even in the case of the Mumbai Port Trust (MBPT), the pilotage charges are different for piloting the vessels to different docks and to Jawahar Dweep / Pir Pau, recognising the distances of pilotage.
- (d). It is noteworthy that apportionment of expenditure incurred at the CDS like pension liability, etc., has been allowed to be made in the cost statement of HDC considering the CPT as a single port. Likewise, in recognition of this fact, a special rate for meeting arrears of salary and wage liability, which pertain to the CDS has been allowed to be levied also from fees for services rendered at the HDC. To be more specific, even though the HDC has discharged from its 'reserves' its liabilities for payment of the arrears, it is still allowed to recover the 'special rate' for the benefit of the CDS.
- (iv). It is to be stressed here that the differentiation made in respect of the CDS and the HDC is only for the purpose of proper costing of services rendered. This is also due to the fact that the set of users at the CDS and HDC are not the same and after considering the cost statements furnished by the CPT without any major amendments. It is noteworthy that the Govt. of India has also directed the CPT to maintain separate accounts for the CDS and HDC so that their financial performance can be assessed in a transparent manner. This directive cannot be taken to mean that the Govt. has treated the CDS and HDC as two different ports. Likewise, the cost analysis made by this Authority cannot also be taken to mean that it has treated CDS and HDC as different ports. It is relevant here to mention that historically the CPT maintains separate accounts for the CDS and HDC and also has two separate cadres of personnel for these dock systems. This shows that the CPT itself has recognised the need to maintain some differentiation between these two different dock systems.
- (v). As argued by the CPT, if CDS and HDC are two arms of the same port, then, there cannot be any implication for the Port if vessels shift from one dock system to the other. Further, the allegation that the differential berth hire and pilotage

prescribed is the sole reason for diversion of traffic from one dock system to other appears to be a fallacy. It is noteworthy that when a 50% increase in the container handling charges was approved in the case of HDC in the general revision Order notified on 4 April 2001, status quo was ordered to be maintained at the CDS. The Port has not mentioned anything about this advantage available to the CDS over HDC. Besides, even before the last revision of tariffs approved by this Authority, the rates for cargo handling were different in both the dock systems. That being so, the reason for maintaining the same rates only in respect of Vessel Related Charges is not apparent.

- (vi). The CPT has argued that it is its corporate policy to maintain the tariff at the CDS and HDC at the same level. It is difficult to endorse such a policy. What the CPT could have done in this regard was to formulate a proper policy of fixing berthing priorities at these two dock systems and allow the tariff to be fixed based on the cost of rendering services. For reasons best known to the CPT, it has not formulated any such guidelines of allocation of berthing of vessels at the CDS and HDC. It is noteworthy that Section 38 of the MPT Act empowers the Board of Trustees of a Port Trust subject to satisfaction of certain conditions to direct vessel operations within the port or port approaches at specified places.

It is understood that the CPT maintains such berthing priorities for the CDS and the HDC separately for the two dock systems. If this can be done separately at each of the two dock systems, this Authority fails to understand the reason why the port administration cannot do so for the port as a whole i.e., commonly for the two dock systems.

- (vii). The CPT has also argued that this Authority must respect the decision taken by the Port Trust Board based on certain commercial considerations. With the amendment to the MPT Act in 1997, the tariff setting arrangement at the major ports has undergone a change. The jurisdiction of the Board of Trustees over tariff setting has been ousted. Even though statutorily the Board of Trustees has no role to play in tariff matters, all the major ports have been advised to furnish the comments of their Board of Trustees on tariff proposals, as far as possible. This is done to take advantage of the views of the Board, which comprises representatives from different fields. This apart, this Authority also follows its usual consultative process in all the tariff cases. Considering the comments given by the Board of Trustees or any user organisations in a proceeding of the case does not necessarily mean that this Authority shall only be guided by such comments. In the case of the CPT, as has already been mentioned, this Authority could not simply allow the accumulated irrationality in the tariff structure to continue forever in the name of commercial judgement. Rationalisation of tariff was found to be the need of the hour and pressing certain soft options as envisaged in the CPT proposal was not found sufficient to progress in that direction. What is intriguing is that no action has been taken by the CPT to rationalise the berthing arrangement in all the dock systems under its jurisdiction in order to rationalise the operation and to improve the financial health of the port.

- (viii). The CPT has argued that the tariff revision allowed by this Authority came to it as a surprise and for the first time in its history tariff revision was allowed much more than what has been proposed. Without meaning to flaunt the Authority's statutorily autonomous status, we wish to stress the position that, legally speaking, the Authority is not bound by such limitations. Even so, the CPT contention in this regard may be true if only certain isolated items are taken into consideration ignoring the total package offered. If the CPT proposal for general revision of its Scale of Rates had been accepted in toto would have fetched an additional income of Rs. 132.15 crores for the years 2000-01 and 2001-02. The increase approved by this Authority was to provide an additional revenue target of Rs. 122.17 crores for the corresponding period. What was removed by this Authority was an irrationality in the tariff structure.

- (ix). Generally, once the consultation process is completed, this Authority proceeds to decide the case and notifies its decisions. Considering the peculiarity in the case of the CPT general revision, before a formal order was passed, the decisions of

this Authority were communicated to the CPT and it was advised to frame a Scale of Rates accordingly. Even though the communication from the office of this Authority advised the CPT to draw up a draft revised Scale of Rates based on the decisions of this Authority, the entire decision of this Authority was listed for the benefit of the CPT. The CPT had drafted a revised Scale of Rates and forwarded for notification without offering any comments. The opportunity available could have been better utilised by the CPT to analyse the decisions and implications instead of engaging in the routine exercise of framing draft Scale of Rates only. This being the actual position, the CPT cannot complain that the Order issued by this Authority had come as a surprise to it.

- (x). The statements about industrial unrest, repercussion in some other ports, etc., made by the CPT are irrelevant and appear to be made only to sensationalise the issues. If the CPT had prescribed proper berthing priorities between the CDS and the HDC, the CPT would have realised the additional revenue envisaged at the time of tariff revision at the CDS. Since such an administrative action had not been taken, the Port is faced with diversion of traffic from one dock system to the other and forced to propose a return to the pre-revised level of tariffs. It needs to be mentioned again that at the pre-revised level of tariff for berth hire and pilotage, the CPT will incur operational losses further deteriorating its already weak financial position.
- (xi). The stand taken by most of the users is interesting. When they want the rates at the CDS to reduce they oppose any increases in tariff at the HDC. When CDS cannot remain self-supportive even at the enhanced level of tariff, it is difficult to perceive how it will financially survive after rates are reduced and its additional cross-subsidisation does not flow from the HDC!
- (xii). In the light of the discussion made above, there is no ground to accept the proposal of the CPT to allow discounts in berth hire and pilotage charges at the CDS and, thereby, go back to the pre-revised levels.
- (xiii). We do not accept the criticism that the Order passed by us earlier was arbitrary or whimsical. We have taken the pains to detail the logic and the rationale only to reiterate the correctness of our Order. Going by this position, there is no case for any amendments to the earlier Order. Even so, bearing in mind the fact that this Authority has always been accommodative in its approach, sensitive to difficulties expressed, and responsive to reasonable demands, we are willing to accept some changes in an effort to build-in a longer lead time for all concerned to move towards a more rational tariff structure. It is relevant here to stress that our earlier order itself had adopted such an approach in the sense that the increases (in rates) ordered were only small steps to be taken towards a giant leap required.

As has already been mentioned, rationalisation of tariffs at the CDS is an absolute necessity. There cannot be a going back on the gradual corrective process already set in motion. That being so, acceptance of the CPT proposal to go back to the pre-revised level of tariff will be a step in the backward direction.

It is inevitable that levels of tariffs at the CDS and the HDC will be different. In order to provide a temporary relief to the Trade so that they can adjust gradually to the revised tariffs at the CDS, this Authority is inclined to reduce by 50% the increase in the rates in reference earlier ordered for a limited period of six months. Towards this end, this Authority approves a discount of 22% and 35% on the existing rates for foreign-going vessels and coastal vessels respectively in the case of both berth hire and pilotage charges pertaining to the CDS.

It is to be categorically mentioned here that the discount allowed is only for a specific period of six months from now onwards after which the discounts will automatically cease to be and the original position will revert.

- (xiv). The CPT has proposed a revised volume discount scheme for handling containers at the CDS. The proposal is to make the volume discount scheme more or less same at both the CDS and HDC. Further, this is to revise the annual throughput

conditions into monthly targets. The revised scheme proposed is approved. The scheme proposes to pass on the benefits direct to importers / exporters. This is a welcome move.

- (xv). The CPT has mentioned that it does not provide any equipment support to handle logs inside the Docks at the CDS. The wharfage rates at the CDS includes provision of handling equipment for limited operation. Since equipment support is not provided for handling logs at the CDS, the CPT has proposed to allow a 30% discount on wharfage for logs. Considering timber logs as a growing traffic at major ports, this Authority has allowed some concessions for this traffic in the case of some other major ports. Likewise, in the case of the CPT also, the proposed discount of 30% on wharfage for logs is approved.
- (xvi). The CPT has proposed that lifting charges on logs weighing less than 20 tonnes will not be levied. This Authority has already prescribed a lower limit of 20 tonnes for classifying parcels as 'heavy lifts' and levy separate charges. The proposal of the CPT is in line with the prescription of this Authority; and, therefore, it is deservedly approved.
- (xvii). In the existing Scale of Rates of the CPT, the demurrage free period for non-hazardous import cargo handled at the CDS is prescribed as three clear working days. Citing inadequate availability of CPT equipment at the CDS, the CPT has proposed to extend demurrage free period to seven days (including Sundays & Holidays) after the date of landing for non-hazardous consignments requiring services of the CPT equipment at the time of delivery. The stated policy of this Authority is not to make users responsible for delays caused by the Port. That being so, the proposal of the CPT in this regard is approved.
- (xviii). The CPT has also proposed to levy 75% of the applicable berth hire rate on LASH barges. In its proposal for general revision of tariff, the CPT proposed not to levy berth hire charges. But, this Authority ordered that berth hire should be levied on LASH barges also; and, advised the CPT to propose separate fleeting charges.

It is to be recognised the LASH barges were not paying any berth hire charges prior to April 2001. The prescription made in April 2001 to enable levy of berth hire on them may have put a sudden financial burden on them. Although, it is reasonable to levy applicable berth hire charges for the berth occupied by LASH barges, such a rationalisation may be made gradually. Considering the argument of the CPT about reduction in LASH barge due to sudden increase in tariff, this Authority is inclined to reduce the berth hire charges for LASH barges.

The CPT has proposed to allow 75% discount on the applicable berth hire charges for LASH barges. As has been mentioned earlier, the attempt should be to gradually rationalise this tariff item and ultimately to bring it at par with normal applicable berth hire rate. The discount proposed by the CPT is too high. The CPT, earlier in its petition for review of this Authority's Order dated 28 March 2001, proposed to levy only 50% of applicable berth hire charge on the LASH barges for the period the barges actually carryout landing / shipment operation; and, a fleeting charge of 1 cent per GRT per 8 hours or part thereof. These proposals appear to be reasonable and are, therefore, approved.

LASH barges fall under the category of 'less than 3000 GRT' for the purpose of levy of berth hire. A minimum berth hire charge of US \$ 81.60 has been prescribed under this category. Considering the GRT of LASH barges, the minimum charge, which is worked out for 2000 GRT, is very high; and, if it continues, the benefit of reduction allowed in berth hire may not be available to the LASH barges. The CPT, in its review petition, requested to dispense with the minimum charges condition in the case of LASH barges. This is also approved.

- (xix). In the instant proposal, the CPT has proposed to equate demurrage free period for containerised cargo and containers at both the CDS and HDC.

At the CDS, a free period for cargo in FCL and LCL is allowed for three days and seven days respectively. This is, however, 20 days in respect of both LCL and FCL at the HDC. Likewise, no free period on container (box only) is allowed at the HDC but a 3 day free time is available at the CDS.

The CPT has requested that this Authority may notify a common free period for both the dock systems. It has not furnished any analysis bringing out the revenue implications.

It is noteworthy that a difference in free time allowed at the CDS and HDC was in vogue even in the pre-revised Scale of Rates. In the revised Scale of Rates, these provisions were included, as proposed by the CPT without any modification.

Bringing uniformity at both the Docks in this regard require further analysis regarding dwell time, output rate, back-up area availability, revenue implications, etc. In the absence of any such analysis, it is not possible to agree to extend the maximum time limit available in one dock system to the other. The CPT is advised to examine the matter further and come up with a well formulated proposal in this regard.

- (xx). Ordinarily, any amendment in vessel related charges comes into effect 30 days after its notification in the Gazette of India. In view of the extraordinary circumstances obtaining in this case and, bearing in mind the fact that these amendments in this case result in a reduction of tariffs, they are allowed to be enforced with effect from the effect from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). A discount of 22% and 35% on the existing Scale of Rates for foreign going vessels and coastal vessels respectively in the case of both berth hire and pilotage charges pertaining to the CDS.
- (ii). This discount will be in operation only for a period of six months from the date of notification of this Order in the Gazette of India.
- (iii). The modifications as proposed by the CPT in some of the conditionalities in the Scale of Rates relating to the CDS, except free time on containers and containerised cargo subject to the analysis given in paragraph (9) above.

10.2. The CPT is directed to amend its Scale of Rates accordingly.

10.3. This Order will come into force with effect from the date of its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]